

Popular da China, nas reuniões da Conferência da Haia de Direito Internacional Privado e exprimir pareceres sobre questões que revistam interesse para a Região Administrativa Especial de Macau sob a designação «Macau, China».

Para ser publicado no *Boletim Oficial de Macau*.

Comissão Interministerial sobre Macau, 24 de Novembro de 1999. — *João Maria Rebelo de Andrade Cabral*.

Aviso n.º 245/99

Por ordem superior se torna público que, por nota de 11 de Agosto de 1999, o Secretário-Geral da Organização da Aviação Civil Internacional comunicou ter recebido da parte dos representantes da República Portuguesa e da República Popular da China declarações relativas à continuidade da participação de Macau na Organização da Aviação Civil Internacional, referindo a primeira daquelas declarações que Macau continuará, até 19 de Dezembro de 1999, a participar nas reuniões da ICAO, como membro da delegação portuguesa, e referindo a segunda declaração que, a partir de 20 de Dezembro de 1999, a Região Administrativa Especial de Macau manterá uma autoridade de aviação civil própria e os seus representantes poderão participar, enquanto membros da delegação do Governo da República Popular da China, nas reuniões e actividades da Organização da Aviação Civil Internacional, sob a designação «Macau, China», e exprimir pareceres sobre questões que revistam interesse para a Região Administrativa Especial de Macau, assim como poderão continuar a participar nas reuniões e actividades da Organização não limitadas a Estados.

Para ser publicado no *Boletim Oficial de Macau*.

Comissão Interministerial sobre Macau, 24 de Novembro de 1999. — *João Maria Rebelo de Andrade Cabral*.

Aviso n.º 246/99

Por ordem superior se torna público que, por nota de 6 de Agosto de 1999, o director do Serviço de Normalização das Telecomunicações da União Internacional de Telecomunicações levou ao conhecimento dos Estados membros da organização ter recebido da parte dos representantes da República Portuguesa, em 22 de Junho de 1999, e da República Popular da China, em 3 de Julho de 1999, declarações relativas à continuidade das actividades das telecomunicações de Macau e à aplicação dos acordos pertinentes da União, referindo a primeira daquelas declarações que Macau continuará, até 19 de Dezembro de 1999, a participar nas reuniões da UIT, no seio da delegação portuguesa, e referindo a segunda declaração que, a partir de 20 de Dezembro de 1999, a Região Administrativa Especial de Macau continuará a dispor de uma administração das telecomunicações distinta e os seus representantes poderão participar, enquanto membros da delegação do Governo da República Popular da China, nas conferências da

UIT e poderão, nos casos previstos na Constituição e na Convenção da UIT, sob a designação «Macau, China», exprimir pareceres sobre questões que digam respeito à Região Administrativa Especial de Macau.

Para ser publicado no *Boletim Oficial de Macau*.

Comissão Interministerial sobre Macau, 24 de Novembro de 1999. — *João Maria Rebelo de Andrade Cabral*.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Decreto-Lei n.º 554/99

de 16 de Dezembro

A Directiva n.º 96/96/CE, do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, alterada pela Directiva n.º 1999/52/CE, da Comissão, de 26 de Maio de 1999, visa harmonizar a periodicidade das inspecções obrigatórias aos veículos matriculados nos diversos Estados membros, bem como os pontos a controlar nas referidas inspecções, garantindo, dessa forma, um maior nível de segurança da circulação rodoviária e a qualidade ecológica dos veículos.

Para além desses objectivos inseridos no presente diploma, passa ainda a ser reconhecida pelo Estado Português a prova da realização da inspecção periódica efectuada em qualquer outro Estado membro da União Europeia.

Torna-se, assim, necessário transpor formalmente para o direito interno a referida directiva respeitante à inspecção periódica dos veículos a motor e seus reboques.

Por outro lado, de acordo com o disposto no artigo 116.º do Código da Estrada, os veículos a motor e seus reboques devem ser sujeitos não só a inspecções periódicas mas também a inspecções para atribuição de matrícula e a inspecções extraordinárias, nomeadamente para identificação ou confirmação das suas características em virtude de acidente ou de outras causas.

Aproveitando a oportunidade de transposição da referida directiva e dada a interligação existente entre os vários tipos de inspecções técnicas, regula-se, desde já, e no mesmo diploma, o conteúdo das inspecções periódicas, bem como o das inspecções para atribuição de matrícula e das inspecções extraordinárias.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta, para valer como lei geral da República, o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

O presente diploma transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 96/96/CE, do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, alterada pela Directiva n.º 1999/52/CE, da Comissão, de 26 de Maio de 1999, e regula as inspecções técnicas periódicas para atribuição de matrícula e extraordinárias de automóveis ligeiros, pesados e reboques, previstas no artigo 116.º, n.ºs 1, alíneas *b*) e *d*), e 2, do Código da Estrada.

Artigo 2.º**Finalidade**

1 — As inspecções periódicas visam confirmar, com regularidade, a manutenção das boas condições de funcionamento e de segurança de todo o equipamento e das condições de segurança dos veículos referidos no artigo anterior, de acordo com as suas características originais homologadas ou as resultantes de transformação autorizada nos termos do artigo 115.º do Código da Estrada.

2 — As inspecções extraordinárias destinam-se a identificar ou confirmar ocasionalmente as condições de segurança dos veículos, em consequência da alteração das suas características por acidente ou outras causas, cujos elementos do quadro e ou da direcção, da suspensão ou da travagem tenham sido gravemente afectados, não permitindo, por esse motivo, que os veículos possam deslocar-se pelos seus próprios meios.

3 — Para além do disposto nos números anteriores, os automóveis e seus reboques, anteriormente matriculados, são sujeitos a inspecção para atribuição de nova matrícula, tendo em vista identificar os veículos e as respectivas características e confirmar as suas condições de funcionamento e de segurança.

Artigo 3.º**Âmbito**

1 — Estão sujeitos às inspecções previstas neste diploma os veículos constantes do anexo I ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

2 — Não ficam sujeitos às inspecções referidas no número anterior, à excepção das inspecções para atribuição de nova matrícula, os automóveis construídos e matriculados antes de 1 de Janeiro de 1960 e considerados de interesse histórico.

3 — Os automóveis referidos no número anterior são certificados por entidades de utilidade pública, cujos estatutos prevejam o exercício de actividades atinentes a veículos.

4 — Podem ser dispensados da realização das inspecções periódicas os veículos destinados a fins especiais, que raramente utilizam a via pública e cuja circulação esteja dependente da autorização especial prevista nos artigos 57.º e 58.º do Código da Estrada e na respectiva regulamentação, por apresentarem peso ou dimensão superior ao legalmente fixado.

5 — Ficam, contudo, sujeitos a inspecção extraordinária os veículos referidos nos números anteriores cujos documentos tenham sido apreendidos em qualquer das situações previstas nas alíneas d), e), f) e g) do n.º 1 do artigo 168.º do Código da Estrada.

Artigo 4.º**Procedimentos**

1 — Nas inspecções periódicas procede-se às observações e verificações dos elementos de todos os sistemas, componentes, acessórios e unidades técnicas dos veículos, sem desmontagem, e aos sistemas de controlo de perturbação ambiental e dos equipamentos suplementares de instalação obrigatória em veículos de trans-

porte público, nos termos dos anexos II e III ao presente diploma, que dele fazem parte integrante.

2 — No acto das inspecções extraordinárias, para identificação ou verificação das condições técnicas, procede-se às observações e verificações referidas no número anterior, com especial incidência nos elementos a identificar ou a verificar, sempre que possível sem desmontagem, de acordo com o anexo IV a este diploma, que dele faz parte integrante.

3 — Nas inspecções a veículos para atribuição de nova matrícula identificam-se as respectivas características e a sua conformidade com as disposições legais e regulamentares aplicáveis, verificando-se, ainda, as suas condições de segurança, nos termos do anexo V do presente diploma, que dele faz parte integrante.

Artigo 5.º**Competência**

1 — As inspecções previstas neste diploma são da competência da Direcção-Geral de Viação, que pode recorrer, para a sua realização, a entidades previamente autorizadas por despacho do Ministro da Administração Interna, nos termos e condições previstos em diploma próprio.

2 — Quando efectuadas por entidades autorizadas, as inspecções devem ter lugar em centros da correspondente categoria, previamente aprovados, e realizadas por inspectores licenciados pela Direcção-Geral de Viação.

3 — Compete ainda à Direcção-Geral de Viação realizar inspecções parciais com vista à verificação e confirmação de características técnicas específicas de veículos, designadamente quando surjam fundadas dúvidas sobre as mesmas no decurso de qualquer das inspecções previstas no presente diploma, podendo, para o efeito, recorrer a organismos tecnicamente reconhecidos.

4 — São efectuados por despacho do director-geral de Viação:

- a) O reconhecimento das entidades referidas no n.º 3 do artigo 3.º;
- b) A dispensa da inspecção periódica dos veículos especiais, nos termos do n.º 4 do artigo 3.º;
- c) A aprovação dos modelos e conteúdos do documento de substituição de documento apreendido, da ficha de inspecção, da vinheta, do certificado e do livro de reclamações previstos nos artigos 7.º, 8.º e 13.º do presente diploma;
- d) A aprovação das instruções técnicas a que devem obedecer as entidades autorizadas e os inspectores com vista à classificação das deficiências.

Artigo 6.º**Periodicidade**

1 — Nas inspecções periódicas, os veículos devem ser apresentados à primeira inspecção anual e às subseqüentes durante o mês correspondente ao da matrícula inicial, de acordo com a periodicidade constante do anexo I ao presente diploma.

2 — Os veículos devem ser apresentados às inspecções semestrais no 6.º mês após a correspondente inspecção anual, de acordo com a periodicidade constante do anexo I ao presente diploma.

3 — A pedido do interessado, pode a realização periódica ser antecipada pelo período máximo de dois meses em relação ao mês inicialmente previsto.

4 — As inspecções extraordinárias para identificação ou verificação das condições técnicas dos veículos não alteram a periodicidade das inspecções periódicas estabelecidas no anexo I, salvo se aquelas forem realizadas durante os quatro meses imediatamente anteriores àquele em que a correspondente inspecção periódica deveria ter lugar.

Artigo 7.º

Reposição em circulação

1 — Os veículos sujeitos a inspecção extraordinária para identificação ou verificação das suas condições de segurança não podem ser repostos em circulação, salvo deslocação para o centro de inspecção mais próximo, antes de serem aprovados na respectiva inspecção.

2 — Os veículos referidos no número anterior podem ainda circular temporariamente desde que o seu condutor seja portador de documento de substituição dos documentos apreendidos, emitido pela autoridade fiscalizadora competente, nos termos do artigo 168.º do Código da Estrada.

Artigo 8.º

Prova

1 — Para comprovar a realização das inspecções periódicas são emitidas pela entidade titular do centro de inspecção uma ficha de inspecção e uma vinheta por cada veículo inspeccionado.

2 — O documento que comprova a realização das inspecções periódicas dos veículos matriculados noutro Estado membro da União Europeia, a circular legalmente em Portugal, é reconhecido, para todos os efeitos, pelas autoridades fiscalizadoras competentes.

3 — A aprovação nas inspecções extraordinárias e nas de atribuição de nova matrícula previstas neste diploma é comprovada através da emissão do respectivo certificado.

4 — No acto da devolução dos documentos apreendidos por força da ocorrência de qualquer das situações previstas no n.º 5 do artigo 3.º, é entregue, na Direcção-Geral de Viação, o certificado referido no artigo anterior.

Artigo 9.º

Tipos de deficiências

1 — As deficiências encontradas nas observações e verificações dos pontos de controlo obrigatórios, identificados no anexo I, são graduadas em três tipos:

Tipo 1 — deficiência que não afecta gravemente as condições de funcionamento do veículo nem directamente as suas condições de segurança, não implicando, por isso, nova apresentação do veículo a inspecção para verificação da reparação efectuada;

Tipo 2 — deficiência que afecta gravemente as condições de funcionamento do veículo ou directamente as suas condições de segurança, ou que põe em dúvida a sua identificação, devendo o mesmo, consoante o caso, ser apresentado:

- a) No centro de inspecção, para verificação da reparação efectuada; ou
- b) Nos serviços competentes da Direcção-Geral de Viação, para o completo esclarecimento das dúvidas respeitantes à respectiva identificação;

Tipo 3 — deficiência muito grave que implica a paralisação do veículo ou permite somente a sua deslocação até ao local de reparação, devendo esta ser confirmada em posterior inspecção.

2 — Por portaria do Ministro da Administração Interna são fixados os quadros relativos à classificação das deficiências previstas no número anterior.

3 — Sempre que, nos termos do presente artigo, sejam observadas deficiências no veículo, devem os inspectores delas dar conhecimento ao seu apresentante, anotando-as devidamente na ficha.

4 — Na classificação das deficiências observadas, os inspectores devem actuar de acordo com os procedimentos ou instruções técnicas aprovados nos termos da alínea d) do n.º 3 do artigo 5.º

Artigo 10.º

Apresentação à inspecção

1 — Compete ao proprietário, usufrutuário, adquirente com reserva de propriedade, locatário financeiro ou a qualquer outro seu legítimo possuidor a responsabilidade pela apresentação do veículo às inspecções previstas no presente diploma.

2 — Os veículos devem ser apresentados à inspecção em normais condições de circulação e em perfeito estado de limpeza a fim de permitir a realização de todas as observações e verificações exigidas.

3 — Para além do disposto no número anterior, nas inspecções extraordinárias para confirmação das condições de segurança dos veículos em consequência da alteração das suas características por acidente ou outras causas devem aqueles ser apresentados à inspecção integralmente reparados.

4 — Nas situações previstas no número anterior, deve o apresentante entregar ao responsável do centro documento contendo a descrição pormenorizada dos elementos sobre os quais incidiram as alterações ou reparações efectuadas, designadamente cópia da factura ou do relatório de peritagem.

Artigo 11.º

Documentos a apresentar

1 — No acto da inspecção periódica deve o apresentante do veículo exhibir o livrete, o título de registo de propriedade e a ficha da última inspecção realizada, sem os quais a inspecção não pode ser efectuada.

2 — No caso de o veículo não ter sido submetido a inspecção periódica anterior, devendo tê-lo sido, a

inspecção deve ser realizada e o responsável do centro deve comunicar, de imediato, tal facto à Direcção-Geral de Viação através de documento assinado pelo mesmo responsável e pelo apresentante.

3 — Nas inspecções extraordinárias devem ser apresentados os documentos referidos no n.º 1, salvo se estiverem apreendidos, devendo, neste caso, ser substituídos pelo documento previsto no n.º 2 do artigo 7.º

4 — Nas inspecções para atribuição de nova matrícula devem ser apresentados os documentos respeitantes ao veículo, nos termos e condições a regulamentar.

Artigo 12.º

Reprovação do veículo

1 — Os veículos são reprovados sempre que:

- a) Se verifiquem mais de cinco deficiências do tipo 1;
- b) Se verifiquem uma ou mais deficiências dos tipos 2 ou 3;
- c) Não seja efectuada a correcção da deficiência ou deficiências anteriormente anotadas, salvo as relativas ao livrete.

2 — Os veículos que apresentem deficiências do tipo 2 nos sistemas de direcção, suspensão ou travagem não podem transportar passageiros nem carga enquanto não forem aprovados.

3 — Os veículos que apresentem deficiências do tipo 3 podem circular apenas para deslocação até ao local de reparação e posterior regresso ao centro de inspecção para confirmar a correcção das anomalias.

4 — Sempre que o veículo tenha sido reprovado em inspecção, pode o mesmo, no prazo de 30 dias, voltar ao centro de inspecção para confirmar a correcção das deficiências anotadas.

5 — O prazo referido no número anterior será reduzido para 15 dias sempre que as deficiências constatadas na inspecção ou reinspecção precedente não tenham sido atempadamente corrigidas.

6 — Sem prejuízo das coimas aplicáveis, o não cumprimento do disposto no n.º 3 implica a apreensão do livrete, nos termos da alínea f) do n.º 1 do artigo 168.º do Código da Estrada.

Artigo 13.º

Reclamação

1 — Não se conformando com o resultado da inspecção, pode o responsável pela apresentação do veículo em causa apresentar reclamação, devidamente fundamentada, que entrega no centro de inspecção após a reprovação e antes da saída do veículo do centro.

2 — Para o efeito previsto no número anterior, deve existir um livro de reclamações em cada centro de inspecção.

3 — A entidade autorizada deve remeter a reclamação, acompanhada de cópia do relatório e da ficha de inspecção, no prazo de vinte e quatro horas, à direcção de serviços de viação da área onde se localiza o centro.

4 — No prazo de cinco dias após a recepção da reclamação, deve o director de serviços competente proferir decisão, a qual deve ser comunicada, de imediato, ao reclamante e à entidade autorizada respectiva.

Artigo 14.º

Contra-ordenações e coimas

1 — As infracções ao disposto nos n.ºs 1 e 5 do artigo 3.º e nos n.ºs 2 e 3 do artigo 12.º constituem contra-ordenações sancionadas com coima de 50 000\$ a 250 000\$.

2 — O condutor que não seja portador dos documentos referidos nos n.ºs 1 e 2 do artigo 8.º é sancionado nos termos do n.º 4 do artigo 85.º do Código da Estrada.

3 — Nas contra-ordenações previstas no presente diploma a negligência é sempre punida.

4 — São aplicáveis às contra-ordenações previstas neste diploma as disposições do Código da Estrada para o processamento das infracções rodoviárias.

5 — A aplicação das coimas compete ao director-geral de Viação.

Artigo 15.º

Regulamentação

As disposições necessárias à execução do presente diploma são, salvo os casos nele expressamente previstos, aprovadas por decreto regulamentar.

Artigo 16.º

Legislação revogada

É revogado o Regulamento de Inspeções Periódicas Obrigatórias, aprovado pelo n.º 1.º da Portaria n.º 117-A/96, de 15 de Abril, com excepção das alíneas a) e b) do n.º 2, que se mantêm em vigor até 31 de Outubro de 2000.

Artigo 17.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação, à excepção do anexo III e das disposições relativas às inspecções extraordinárias e para atribuição de nova matrícula, respectivos anexos IV e V, os quais entram em vigor no dia 1 de Novembro do ano 2000.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 1 de Outubro de 1999. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho* — *José Eduardo Vera Cruz Jardim*.

Promulgado em 19 de Novembro de 1999.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 24 de Novembro de 1999.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

ANEXO I

Veículos sujeitos a inspecção periódica

Veículos	Periodicidade
1 — Automóveis pesados de passageiros	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente, até perfazerem sete anos; no 8.º ano e seguintes, semestralmente.
2 — Automóveis pesados de mercadorias	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente, até perfazerem sete anos; no 8.º ano e seguintes, semestralmente.
3 — Reboques e semi-reboques com peso bruto superior a 3500 kg, com excepção dos reboques agrícolas.	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente, até perfazerem sete anos; no 8.º ano e seguintes, semestralmente.
4 — Automóveis ligeiros licenciados para transporte público de passageiros e ambulâncias.	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente, até perfazerem sete anos; no 8.º ano e seguintes, semestralmente.
5 — Automóveis ligeiros de mercadorias	Dois anos após a data da primeira matrícula e, em seguida anualmente.
6 — Automóveis ligeiros de passageiros	Quatro anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, de dois em dois anos, até perfazerem oito anos, e, depois, anualmente.
7 — Automóveis utilizados no transporte escolar e automóveis ligeiros licenciados para a instrução.	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente, até perfazerem sete anos; no 8.º ano e seguintes, semestralmente.
8 — Restantes automóveis ligeiros	Dois anos após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.
9 — Automóveis pesados e reboques com peso bruto superior a 3500 kg utilizados por corporações de bombeiros e suas associações e outros que raramente utilizam a via pública, designadamente os destinados a transporte de material de circo ou de feira, reconhecidos pela Direcção-Geral de Viação.	Um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.

ANEXO II

Pontos de controlo obrigatórios

As observações e verificações devem incidir, pelo menos, nos pontos adiante indicados e efectuadas sem desmontagem das peças do veículo.

A circulação do veículo no qual tenham sido observadas deficiências far-se-á com as limitações decorrentes dos artigos 9.º e 12.º

Veículos indicados no anexo I

1 — Dispositivos de travagem:

O controlo dos dispositivos de travagem do veículo deve incidir sobre os pontos a seguir indicados:

Pontos a controlar	Razões da não aprovação
1.1 — Estado mecânico e funcionamento:	
1.1.1 — <i>Pivot</i> do pedal do travão de pé	Demasiado apertado. Rolamento gasto. Desgaste/folga excessiva.
1.1.2 — Estado do pedal e curso de operação do travão	Curso excessivo, reserva de curso insuficiente. O travão liberta-se com dificuldade. Borracha do pedal do travão inexistente, mal fixada ou gasta.
1.1.3 — Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo para o funcionamento eficaz dos travões excessivo. Pressão de ar/vácuo insuficiente para fornecer assistência em pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indicado um valor pouco seguro). Fuga de ar causadora de uma queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis.
1.1.4 — Indicador de pressão baixa ou manómetro	Funcionamento defeituoso do indicador de pressão baixa/manómetro de pressão de ar.
1.1.5 — Válvula manual de comando do travão	Comando fissurado ou danificado, desgaste excessivo. Funcionamento defeituoso da válvula de comando. Comando inseguro na haste da válvula ou unidade da válvula insegura. Conexões mal fixadas ou fugas no sistema. Funcionamento pouco satisfatório.
1.1.6 — Travão de estacionamento, alavanca de controlo, cremalheira do travão de estacionamento.	Cremalheira do travão de estacionamento não se mantém em posição correctamente. Desgaste excessivo no <i>pivot</i> da alavanca ou no mecanismo da cremalheira. Movimento excessivo da alavanca indicando uma regulação incorrecta.

Pontos a controlar	Razões da não aprovação
1.1.7 — Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores, etc.).	Danificadas, fugas de ar excessivas. Perda excessiva de óleo do compressor. Fixação insegura/inadequada.
1.1.8 — Conexões dos travões do reboque	Torneiras de isolamento ou válvula autovedante defeituosas. Fixação insegura/inadequada. Fugas excessivas.
1.1.9 — Acumulador de energia, reservatório de pressão	Danificado, corroído, com fugas. Dispositivo de purga inoperativo. Fixação insegura/inadequada.
1.1.10 — Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos).	Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz. Cilindro principal defeituoso ou com fugas. Cilindro principal inseguro. Quantidade insuficiente de óleo dos travões. Tampão do reservatório do cilindro principal em falta. Luz avisadora do óleo dos travões acesa ou defeituosa. Funcionamento incorrecto do dispositivo avisador de nível do óleo dos travões.
1.1.11 — Conexões dos travões de reboque	Risco de falha ou fractura. Fugas nos tubos ou nas conexões. Danificadas ou excessivamente corroídas. Mal localizadas.
1.1.12 — Tubagens flexíveis dos travões	Risco de falha ou fractura. Danificadas, esfoladas, demasiado curtas, torcidas. Fugas nos tubos ou nas conexões. Inchamento excessivo dos tubos sob pressão. Porosidade.
1.1.13 — Cintas/calços dos travões	Desgaste excessivo. Atacados por óleo, gorduras, etc.
1.1.14 — Tambores, discos dos travões	Desgaste excessivo, existência excessiva de riscos e de fendas, inseguros ou fracturados. Atacados por óleo, gorduras, etc. Chapa de apoio insegura.
1.1.15 — Cabos, tirantes, articulações das alavancas dos travões	Cabos danificados, com nós. Desgaste ou corrosão excessivos. Juntas dos cabos ou dos tirantes inseguras. Guia dos cabos defeituoso. Quaisquer entraves ao movimento livre do dispositivo de travagem. Qualquer movimento anormal das alavancas/tirantes/articulações indicativo de má regulação ou desgaste excessivo.
1.1.16 — Actuadores dos travões (incluindo travões de mola cilindros hidráulicos).	Fissurados ou danificados. Com fugas. Montagem insegura/inadequada. Corrosão excessiva. Curso excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma. Tampa de protecção contra o pé em falta ou excessivamente danificado.
1.1.17 — Válvula sensor de carga	Articulação defeituosa. Regulação incorrecta. Gripada, inoperativa. Inexistente.
1.1.18 — Ajustadores automáticos de folgas	Gripados ou movimento anormal, desgaste excessivo ou má regulação. Defeituosos.
1.1.19 — Sistema retardador (se montado)	Conector ou fixações inseguros. Defeituoso.
1.2 — Comportamento funcional e eficiência dos travões serviço:	Esforço de travagem inadequado de uma ou mais rodas. O esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70% do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo. No caso de o ensaio de travagem ser realizado em estrada, o desvio do veículo em relação a uma linha recta é excessivo. Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação). Tempo de resposta anormal na operação de travagem de qualquer roda. Flutuação excessiva do esforço de travagem devida à existência de discos distorcidos ou de tambores ovalizados.

Pontos a controlar	Razões da não aprovação
1.2.2 — Eficiência	Uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas inferior às seguintes: Eficiência mínima de travagem para: Reboques e semi-reboques matriculados antes de Janeiro de 1989: 40% (exclusive); Reboques e semi-reboques matriculados a partir de Janeiro de 1989: 43% (exclusive); Pesados de mercadorias e tractores: 45% (exclusive); Ligeiros: 50% (exclusive); Pesados de passageiros: 50% (exclusive). Esforço de travagem inferior aos valores de referência quando indicados pelo fabricante do veículo para o eixo do veículo ⁽¹⁾ .
1.3 — Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado):	
1.3.1 — Comportamento funcional	Travão inoperativo num dos lados. O esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70% do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo. Inexistência de variação gradual da eficiência (trepidação). O dispositivo automático de travagem não funciona no caso dos reboques.
1.3.2 — Eficiência	Para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem inferior a 50% ⁽²⁾ da relação definida no n.º 1.2.2 relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas.
1.4 — Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento:	
1.4.1 — Comportamento funcional	Travão inoperativo num dos lados.
1.4.2 — Eficiência	Para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada inferior a 16% ou, no caso dos veículos a motor, uma alteração de travagem relacionada com a massa máxima de combinação de veículos inferior a 12%, conforme o valor mais elevado.
1.5 — Comportamento funcional do retardador ou do dispositivo de travagem accionado pelo escape.	Inexistência de variação gradual (retardador). Defeituoso.
1.6 — Sistema antibloqueio de travagem	Mau funcionamento do dispositivo avisador de antibloqueio. Defeituoso.

⁽¹⁾ Por valor de referência para o eixo do veículo entende-se o esforço de travagem, expresso em newtons, necessário para obter esta força mínima de travagem fixada para a massa com que o veículo é apresentado ao controlo.

⁽²⁾ Relativamente aos veículos ligeiros de mercadorias e pesados de mercadorias, o desempenho mínimo do travão secundário será 2,2 m/s² (dado que este desempenho do travão secundário não é abrangido pela Directiva n.º 71/320/CEE, alterada pela Directiva n.º 85/647/CEE, da Comissão, transpostas pela Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro).

Veículos 1, 2, 3 e 9 do anexo I	Veículos 4, 5, 6, 7 e 8 do anexo I
2 — Direcção e volante: 2.1 — Estado mecânico. 2.2 — Volante de direcção. 2.3 — Folgas na direcção.	2 — Direcção: 2.1 — Estado mecânico. 2.2 — Folgas na direcção. 2.3 — Fixação do sistema de direcção. 2.4 — Rolamentos das rodas.
3 — Visibilidade: 3.1 — Campo de visão. 3.2 — Estado dos vidros. 3.3 — Espelhos retrovisores. 3.4 — Limpa-vidros. 3.5 — Lava-vidros.	3 — Visibilidade: 3.1 — Campo de visão. 3.2 — Estado dos vidros. 3.3 — Espelhos retrovisores. 3.4 — Limpa-vidros. 3.5 — Lava-vidros.
4 — Luzes, reflectores e equipamento eléctrico: 4.1 — Luzes de estrada (máximos) e luzes de cruzamento (médios): 4.1.1 — Estado e funcionamento. 4.1.2 — Alinhamento. 4.1.3 — Interruptores. 4.1.4 — Eficiência visual.	4 — Equipamento de iluminação: 4.1 — Luzes de estrada (máximos) e luzes de cruzamento (médios): 4.1.1 — Estado e funcionamento. 4.1.2 — Alinhamento. 4.1.3 — Interruptores.

Veículos 1, 2, 3 e 9 do anexo I	Veículos 4, 5, 6, 7 e 8 do anexo I
<p>4.2 — Luzes de presença da frente e luzes delimitadoras do veículo: 4.2.1 — Estado e funcionamento. 4.2.2 — Cor e eficiência visual.</p> <p>4.3 — Luzes de travagem: 4.3.1 — Estado e funcionamento. 4.3.2 — Cor e eficiência visual.</p> <p>4.4 — Luzes indicadoras de mudança de direcção: 4.4.1 — Estado e funcionamento. 4.4.2 — Cor e eficiência visual. 4.4.3 — Interruptores. 4.4.4 — Frequência de intermitência.</p> <p>4.5 — Luzes de nevoeiro da frente e da retaguarda: 4.5.1 — Localização. 4.5.2 — Estado e funcionamento. 4.5.3 — Cor e eficiência visual.</p> <p>4.6 — Luzes de marcha atrás: 4.6.1 — Estado e funcionamento. 4.6.2 — Cor e eficiência visual.</p> <p>4.7 — Luzes da chapa de matrícula da retaguarda.</p> <p>4.8 — Reflectores — estado e cor.</p> <p>4.9 — Avisadores.</p> <p>4.10 — Ligações eléctricas entre o veículo tractor e o reboque ou semi-reboque.</p> <p>4.11 — Instalação eléctrica.</p>	<p>4.2 — Estado e funcionamento, estado das lentes, cor e eficiência visual de: 4.2.1 — Luzes de presença da frente e da retaguarda. 4.2.2 — Luzes de travagem. 4.2.3 — Luzes indicadoras de mudança de direcção. 4.2.4 — Luzes de marcha atrás. 4.2.5 — Luzes de nevoeiro. 4.2.6 — Luzes da chapa de matrícula. 4.2.7 — Reflectores. 4.2.8 — Luzes de perigo.</p>
<p>5 — Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão: 5.1 — Eixos. 5.2 — Rodas e pneumáticos. 5.3 — Suspensão.</p>	<p>5 — Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão: 5.1 — Eixos. 5.2 — Rodas e pneumáticos. 5.3 — Suspensão.</p>
<p>6 — Quadro e acessórios do quadro: 6.1 — Quadro ou estrutura e acessórios: 6.1.1 — Estado geral. 6.1.2 — Tubos de escape e silenciadores. 6.1.3 — Reservatórios e canalizações de combustível. 6.1.4 — Características geométricas e estado do dispositivo de protecção da retaguarda, veículos pesados. 6.1.5 — Suporte da roda de reserva. 6.1.6 — Dispositivo de engate dos veículos tractores, dos reboques e dos semi-reboques.</p> <p>6.2 — Cabina e carroçaria: 6.2.1 — Estado geral. 6.2.2 — Fixação. 6.2.3 — Portas e fechos. 6.2.4 — Piso. 6.2.5 — Banco do condutor. 6.2.6 — Estribos.</p>	<p>6 — Quadro e acessórios do quadro: 6.1 — Quadro ou estrutura e acessórios: 6.1.1 — Estado geral. 6.1.2 — Tubos de escape e silenciadores. 6.1.3 — Reservatórios e canalizações de combustível. 6.1.4 — Suporte da roda de reserva.</p> <p>6.1.5 — Segurança do dispositivo de engate (se existente).</p> <p>6.2 — Carroçaria: 6.2.1 — Estado estrutural. 6.2.2 — Portas e fechos.</p>
<p>7 — Equipamentos diversos: 7.1 — Cintos de segurança. 7.2 — Extintor. 7.3 — Fechos e dispositivos anti-roubo. 7.4 — Triângulo de pré-sinalização. 7.5 — Caixa de primeiros socorros.</p> <p>7.6 — Calço(s) de roda(s). 7.7 — Avisador sonoro. 7.8 — Velocímetro. 7.9 — Tacógrafo (existência e integridade dos selos):</p> <p>Verificar a validade da chapa do tacógrafo, se exigido pelo Regulamento (CEE) n.º 3821/85 (1); Em caso de dúvida, verificar se o perímetro ou a dimensão dos pneumáticos coincide com os dados indicados na chapa do tacógrafo, se necessário;</p>	<p>7 — Equipamentos diversos: 7.1 — Fixação do banco do condutor. 7.2 — Fixação da bateria. 7.3 — Avisador sonoro. 7.4 — Triângulo de pré-sinalização. 7.5 — Cintos de segurança: 7.5.1 — Segurança das fixações. 7.5.2 — Estado dos cintos. 7.5.3 — Funcionamento.</p>

Veículos 1, 2, 3 e 9 do anexo I	Veículos 4, 5, 6, 7 e 8 do anexo I
<p>Se for possível, verificar que os selos do tacógrafo e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta estão intactos.</p> <p>7.10 — Dispositivo de limitação da velocidade:</p> <p>Se possível, verificar se o dispositivo de limitação da velocidade está montado nos termos da Directiva n.º 92/6/CEE ⁽²⁾;</p> <p>Verificar a validade da chapa do dispositivo de limitação da velocidade;</p> <p>Se for possível, verificar se os selos do dispositivo de limitação da velocidade e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta, estão intactos.</p>	
<p>8 — Perturbações:</p> <p>8.1 — Ruído.</p>	<p>8 — Perturbações:</p> <p>8.1 — Ruído.</p>

⁽¹⁾ Regulamento (CEE) n.º 3821/95, do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO, n.º L 370, de 31 de Dezembro de 1985, p. 9). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2479/95, da Comissão (JO, n.º L 256, de 26 de Outubro de 1995, p. 8).

⁽²⁾ Directiva n.º 92/6/CEE, do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO, n.º L 57, de 2 de Março de 1992, p. 27) e rectificação (JO, n.º L 224, de 30 de Setembro de 1993, p. 34), transposta pelo Decreto-Lei n.º 281/94, de 11 de Novembro, já revogado pelo artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro, aplicando-se o regime previsto no artigo 28.º, n.º 3, do Código da Estrada, regulamentado pelo Decreto Regulamentar n.º 7/98, de 6 de Maio.

Veículos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9 do anexo I

8.2 — Emissões de gases de escape:

8.2.1 — Veículos equipados com motores de ignição comandada (motores a gasolina):

a) Se as emissões de escape não forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda *lambda*:

1) Inspecção visual do sistema de escape para verificar se existem fugas;

2) Se adequado, inspecção visual do sistema de controlo de emissões para verificar se os equipamentos exigidos estão instalados:

Após um período razoável de condicionamento do motor (tendo em conta as recomendações do fabricante do veículo), mede-se o teor de monóxido de carbono (CO) dos gases de escape com o motor a rodar em marcha lenta (sem carga);

O teor máximo admissível de CO dos gases de escape é o indicado pelo fabricante do veículo. Na ausência desta informação, o teor de CO não deve exceder os seguintes valores:

Para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação entre a data a partir da qual era exigido que os veículos satisfizessem a Directiva n.º 70/220/CEE ⁽¹⁾ e 1 de Outubro de 1986: CO — 4,5 vol. %;

Para os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de Janeiro de 1993: CO — 3,5 vol. %;

b) Se as emissões de escape forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda *lambda*:

1) Inspecção visual do sistema de escape para verificar se existem fugas e se todas as peças estão completas;

2) Inspecção visual do sistema de controlo de emissões para verificar se os equipamentos exigidos estão instalados;

3) Determinação da eficiência do sistema de controlo de emissões do veículo através da medição do valor *lambda* e do teor de CO dos gases de escape de acordo com o n.º 4) ou com os procedimentos propostos pelos fabricantes e aprovados por ocasião da homologação. Para cada um dos controlos, o motor deve ser condicionado de acordo com as recomendações do fabricante do veículo;

4) Emissões do tubo de escape/valores limite:

Medições com o motor em marcha lenta sem carga:

O teor máximo admissível de CO dos gases de escape é o indicado pelo fabricante do veículo;

Na ausência desta informação, o teor máximo de CO não deve exceder 0,5 vol. %;

Medição com o motor acelerado sem carga, a uma velocidade de, pelo menos, 2000 r. p. m.:

Teor de CO: máximo 0,3 vol. %;

Lambda: $1 \pm 0,03$ ou de acordo com as especificações do fabricante.

8.2.2 — Veículos a motor equipados com motores de ignição por compressão (motores diesel):

Medição da opacidade dos gases de escape ou aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte). O nível de concentração não deve exceder o nível indicado na chapa, nos termos da Directiva n.º 72/306/CEE ⁽²⁾. Na ausência desta informação, os valores limite do coeficiente de absorção são os seguintes:

Motores diesel normalmente aspirados = $2,5 \text{ m}^{-1}$;
Motores diesel sobrealimentados = $3,0 \text{ m}^{-1}$;

ou valores equivalentes, caso seja utilizado um equipamento diferente do que é utilizado para a homologação CE;

Estão isentos do cumprimento destes requisitos os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação antes de 1 de Janeiro de 1980.

8.2.3 — Equipamentos de controlo — as emissões dos veículos são controladas utilizando equipamentos concebidos para estabelecer com precisão se os valores limite prescritos ou indicados pelo fabricante foram satisfeitos.

8.2.4 — Sempre que por ocasião da homologação CE um modelo de veículo não tenha podido respeitar os valores limite estabelecidos na presente directiva, podem ser fixados valores limite mais elevados para esse modelo de veículo, com base em provas fornecidas pelo fabricante.

(¹) Directiva n.º 70/220/CEE, do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados membros

respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelos gases provenientes dos motores de ignição comandados que equipam os veículos a motor (JO, n.º L 76, de 9 de Março de 1970, p. 1) e rectificação (JO, n.º L 81, de 11 de Abril de 1970, p. 15). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 94/12/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho (JO, n.º L 100, de 19 de Abril de 1994, p. 42), transpostas pela Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro.

(²) Directiva n.º 72/306/CEE, do Conselho, de 2 de Agosto de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de poluentes provenientes dos motores diesel destinados à propulsão dos veículos (JO, n.º L 190, de 20 de Agosto de 1972, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva n.º 89/491/CEE, da Comissão (JO, n.º L 238, de 15 de Agosto de 1989, p. 43), transpostas pela Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro.

Veículos 1, 2, 3 e 9 do anexo I	Veículos 4, 5, 6, 7 e 8 do anexo I
8.3 — Supressão de interferência de rádio. 9 — Controlos suplementares para veículos de transporte público: 9.1 — Saída(s) de emergência (incluindo martelos para partir os vidros), sinais indicadores da(s) saída(s) de emergência. 9.2 — Sistema de aquecimento. 9.3 — Sistema de ventilação. 9.4 — Disposição dos bancos. 9.5 — Iluminação interior.	
10 — Identificação do veículo: 10.1 — Chapas de matrícula. 10.2 — Número do quadro.	10 — Identificação do veículo: 10.1 — Chapas de matrícula. 10.2 — Número do quadro.

ANEXO III

Pontos de controlo obrigatórios

Emissão de gases de escape

A secção 8.2.2 do anexo II passa ter a seguinte redacção:

«8.2.2 — Veículos a motor equipados com motores de ignição por compressão (motores diesel):

a) Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte) com a alavanca de velocidades em ponto morto e a embraíagem metida;

b) Pré-condicionamento do veículo:

- 1) Os veículos podem ser controlados sem pré-condicionamento, embora, por razões de segurança, se deva verificar que o motor está quente e num estado mecânico satisfatório;
- 2) Excepto como especificado no n.º 5) da alínea d), a seguir, não pode ser atribuída uma não aprovação a um veículo a não ser que este tenha sido pré-condicionado de acordo com os requisitos a seguir;
- 3) O motor deve estar quente, por exemplo, a temperatura do óleo do motor medida com uma sonda introduzida no tubo da haste de medição do nível de óleo deve ser de, pelo menos, 80°C, ou a temperatura normal de funcionamento caso seja inferior, ou a temperatura do bloco do motor medida pelo nível da radiação infravermelha deve ser pelo menos uma temperatura equivalente. Se, devido à configuração do veículo, essa medição não puder ser efectuada, o

estabelecimento da temperatura normal de funcionamento do motor pode ser feita por outros meios, por exemplo através do funcionamento da ventoinha de arrefecimento do motor;

- 4) O sistema de escape deve ser purgado pelo menos durante três ciclos de aceleração livre ou por um método equivalente;

c) Método de ensaio:

- 1) Inspeção visual das partes relevantes do sistema de escape do veículo a motor para verificar que não há fugas;
- 2) O motor e qualquer dispositivo de sobrealimentação instalado devem estar em marcha lenta sem carga antes do início de cada ciclo de aceleração livre. No que diz respeito aos motores diesel pesados, isso significa esperar pelo menos dez segundos depois da libertação do acelerador;
- 3) Para dar início a cada ciclo de aceleração livre, o pedal do acelerador deve ser premido até ao fim rápida e continuamente (em menos de um segundo), mas não de modo violento, de modo a obter o débito máximo da bomba de injeção;
- 4) Durante cada ciclo de aceleração livre, o motor deve atingir a velocidade de corte ou, no que diz respeito aos veículos com transmissões automáticas, a velocidade especificada pelo fabricante ou, se tal dado não estiver disponível, dois terços da velocidade de corte, antes de libertar o acelerador. Isto pode ser verificado, por exemplo, por monitorização da velocidade do motor

ou deixando que passe um intervalo de tempo suficiente entre a depressão inicial e a libertação do acelerador, que, no caso dos veículos das categorias 1 e 2 do anexo I, deve ser de dois segundos pelo menos;

d) Valores limite:

- 1) O nível de concentração não deve exceder o nível indicado na chapa própria do fabricante fixada no veículo nos termos da legislação em vigor;
- 2) Na ausência desta informação, os valores limite do coeficiente de absorção são os seguintes:

Motores diesel normalmente aspirados=2,5 m⁻¹;
Motores diesel sobrealimentados=3,0 m⁻¹;

- 3) Estão isentos do cumprimento destes requisitos os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação antes de 1 de Janeiro de 1980;
- 4) Os veículos não devem ser aprovados se a média aritmética de pelo menos os três últimos ciclos de aceleração livre for superior ao valor limite. Este pode ser calculado ignorando quaisquer medições que se afastem significativamente da média medida ou pode ser o resultado de qualquer cálculo estatístico que tome em consideração a dispersão das medições;
- 5) Para evitar controlos desnecessários, a Direcção-Geral de Viação pode, por derrogação das

disposições da secção 8.2.2, n.º 4) da alínea *d)*, não aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente superiores aos valores limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga (ou equivalente) especificados no n.º 3) da alínea *b)*, acima. Também para evitar controlos desnecessários, a Direcção-Geral de Viação pode, por derrogação das disposições da secção 8.2.2, n.º 4) da alínea *d)*, aprovar veículos que tenham valores medidos significativamente inferiores aos valores limite depois de menos de três ciclos de aceleração livre ou depois dos ciclos de purga (ou equivalente) especificados no n.º 3) da alínea *b)*, acima.»

ANEXO IV

Inspeções extraordinárias

Os pontos a controlar para:

- a)* Confirmar a reposição ou manutenção das condições técnicas de circulação e de segurança do veículo após a sua reparação; e
- b)* Identificar o veículo;

devem contemplar as observações e verificações seguintes:

1 — Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspecção periódica:	Pontos a controlar que constam dos anexos II e III.
2 — Observação visual detalhada, quando há dúvidas relacionadas com a identificação do veículo:	<p>Verificar os elementos de identificação:</p> <p>Marca; Modelo; Número de quadro; Distância entre eixos; Categoria; Tipo; Motor: cilindrada, combustível; Caixa: tipo, comprimento máximo; Lotação; Gravações e chapas.</p> <p>Verificar a respectiva localização no veículo e a conformidade com os elementos originais indicados pelo fabricante ou constantes da homologação.</p>
3 — Observação visual exterior e detalhada:	<p>3.1 — Avaliação do paralelismo e normalidade das folgas entre elementos do veículo, nomeadamente em portas e em tampas de bagageira, do motor e outras.</p> <p>3.2 — Verificação do funcionamento correcto dos sistemas de fecho e abertura das portas, tampas de bagageira, do motor e outras.</p> <p>3.3 — Observação do alinhamento correcto dos diversos elementos do veículo, nomeadamente da carroçaria, da cabina e da caixa.</p> <p>3.4 — Confirmação da inexistência de arestas, vincos ou rugas resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorrectas.</p> <p>3.5 — Confirmação da inexistência de empenos resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorrectas.</p> <p>3.6 — Observação da correcção das ligações, nomeadamente das soldaduras.</p> <p>3.7 — Observação da correcção dos elementos de ligação da cabina e da carroçaria à estrutura do quadro.</p>

4 — Verificação tridimensional em veículos ligeiros com estrutura monobloco ou autoportante, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação:	<p>4.1 — A verificação tridimensional da estrutura principal (quadro) é feita, sem desmontagens, em três zonas do veículo: anterior, central, entre os eixos e posterior.</p> <p>4.2 — Na verificação da conformidade da estrutura relativamente às cotas originais, as medições incidem sobre os pontos em cada uma das três zonas referidas no n.º 4.1, nos elementos fundamentais do quadro, designadamente os de fixação dos elementos da suspensão.</p> <p>4.3 — A verificação das cotas deve incidir, pelo menos, sobre os seguintes 10 pontos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Quatro pontos na zona danificada; b) Dois pontos na fixação superior da suspensão da frente; c) Quatro pontos nas restantes zonas.
5 — Verificação dos sistemas de suspensão e direcção em veículos ligeiros, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação:	<p>5.1 — A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas tem por base as indicações do fabricante do veículo relativas às condições de carga e altura do veículo no momento do ensaio.</p> <p>5.2 — Devem ser verificados os valores dos seguintes ângulos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Sopé; b) Avanço; c) Convergência; d) Saída; e) Impulso; f) Viragem. <p>5.3 — Na falta de expressa indicação do fabricante, para avaliação da conformidade dos ângulos referidos no n.º 5.2, considera-se aceitável:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) A diferença máxima de 30' entre as medições dos lados direito e esquerdo do veículo; b) O valor máximo de 30' para o ângulo de impulso; c) A diferença do valor angular entre as duas rodas directrizes da frente, estando a roda interior virada a 20°, não deve ser superior a 1° e 30'.
6 — Verificação das características do motor e transmissão em veículos ligeiros de passageiros, nos casos em que haja dúvidas sobre a identificação da marca, modelo ou cilindrada do motor:	<p>A verificação da conformidade das características do motor em relação às indicadas pelo fabricante, nomeadamente evolução da potência e binário em função do número de rotações.</p> <p>Esta verificação é feita em banco de ensaio de potência, sendo também avaliados o bom estado de funcionamento do sistema de transmissão e o cumprimento dos limites poluentes da emissão de gases de escape.</p>
7 — Verificação do sistema de direcção em veículos pesados, quando a inspeção não seja feita exclusivamente por razões de identificação:	<p>A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas deve basear-se tanto quanto possível em indicações do fabricante do veículo. Na falta de expressa indicação do fabricante, deverá recorrer-se, pelo menos, à simetria relativa ao plano longitudinal médio do veículo.</p>

ANEXO V

Inspeções para atribuição de nova matrícula

Os procedimentos para a inspeção de veículos para atribuição de nova matrícula devem incluir as seguintes observações e verificações aplicáveis à classe e tipo do veículo:

1 — Todas as observações e verificações correspondentes a uma inspeção periódica:	Pontos a controlar que constam dos anexos II e III.
2 — Observação visual relacionada com a identificação do veículo:	<p>Verificar e registar a conformidade dos elementos de identificação:</p> <ul style="list-style-type: none"> Marca; Modelo; Número do quadro; Distância entre eixos; Categoria; Tipo; Motor: número, cilindrada, combustível; Caixa: tipo, comprimento máximo; Lotação; Peso bruto, peso bruto rebocável e tara; Pneus; <p>e a respectiva localização no veículo, gravações e chapas, com os elementos originais indicados pelo fabricante ou constantes da homologação.</p>

3 — Observação visual do veículo, exterior e detalhada:	<p>3.1 — Avaliação do paralelismo e normalidade das folgas entre elementos do veículo, nomeadamente em portas e em tampas de bagageira, do motor e outras.</p> <p>3.2 — Verificação do funcionamento correcto dos sistemas de fecho e abertura das portas, tampas de bagageira, do motor e outras.</p> <p>3.3 — Observação do alinhamento correcto dos diversos elementos do veículo, nomeadamente da carroçaria, da cabina ou da caixa.</p> <p>3.4 — Confirmação da inexistência de arestas, vincos ou rugas resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorrectas.</p> <p>3.5 — Confirmação da inexistência de empenos resultantes de deformações não reparadas convenientemente ou de montagens incorrectas.</p> <p>3.6 — Observação da correcção das ligações, nomeadamente das soldaduras.</p> <p>3.7 — Observação da correcção dos elementos de ligação da cabina e da carroçaria à estrutura do quadro.</p>
4 — Verificação tridimensional em veículos ligeiros com estrutura monobloco ou autoportante sempre que, em consequência de observação visual detalhada, seja detectado indício de anomalia que justifique esta verificação:	<p>4.1 — A verificação tridimensional da estrutura principal (quadro) é feita, sem desmontagens, em três zonas do veículo: anterior, central, entre os eixos e posterior.</p> <p>4.2 — Na verificação da conformidade da estrutura relativamente às cotas originais, as medições incidem sobre os pontos em cada uma das três zonas referidas no n.º 4.1, nos elementos fundamentais do quadro, designadamente os de fixação dos elementos da suspensão.</p> <p>4.3 — A verificação das cotas deve incidir, pelo menos, sobre os seguintes 10 pontos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Quatro pontos na zona danificada; b) Dois pontos na fixação superior da suspensão da frente; c) Quatro pontos nas restantes zonas.
5 — Verificação dos sistemas de suspensão e direcção em veículos ligeiros quando é feita a verificação tridimensional:	<p>5.1 — A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas tem por base as indicações do fabricante do veículo relativas às condições de carga e altura do veículo no momento do ensaio.</p> <p>5.2 — Devem ser verificados os valores dos seguintes ângulos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Sopé; b) Avanço; c) Convergência; d) Saída; e) Impulso; f) Viragem. <p>5.3 — Na falta de expressa indicação do fabricante, para avaliação da conformidade dos ângulos referidos no n.º 5.2, considera-se aceitável:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) A diferença máxima de 30' entre as medições dos lados direito e esquerdo do veículo; b) O valor máximo de 30' para o ângulo de impulso; c) A diferença do valor angular entre as duas rodas directrizes da frente, estando a roda interior virada a 20°, não deve ser superior a 1° e 30'.
6 — Verificação do sistema de direcção em veículos pesados sempre que, em consequência de observação visual detalhada, seja detectado indício de anomalia que justifique esta verificação:	A verificação da geometria do alinhamento e variação angular das rodas deve basear-se tanto quanto possível em indicações do fabricante do veículo.

**MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO,
DO PLANEAMENTO
E DA ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO**

Decreto-Lei n.º 555/99

de 16 de Dezembro

A revisão dos regimes jurídicos do licenciamento municipal de loteamentos urbanos e obras de urbanização e de obras particulares constitui uma necessidade porque, embora recente, a legislação actualmente em vigor não tem conseguido compatibilizar as exigências de salvaguarda do interesse público com a eficiência administrativa a que legitimamente aspiram os cidadãos.

Os regimes jurídicos que regem a realização destas operações urbanísticas encontram-se actualmente estabelecidos em dois diplomas legais, nem sempre coerentes entre si, e o procedimento administrativo neles desenhado é excessivamente complexo, determinando tempos de espera na obtenção de uma licença de loteamento ou de construção que ultrapassam largamente os limites do razoável.

Neste domínio, a Administração move-se num tempo que não tem correspondência na vida real, impondo um sacrifício desproporcional aos direitos e interesses dos particulares.

Mas, porque a revisão daqueles regimes jurídicos comporta também alguns riscos, uma nova lei só é justificável se representar um esforço sério de simplificação do sistema sem, contudo, pôr em causa um nível ade-